Allgemeinverfügung

des Landkreises Mühldorf a. Inn

über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 PBefG

Präambel

Die Landkreise Garmisch-Partenkirchen, Landshut und Mühldorf a. Inn sowie die kreisfreie Stadt Landshut haben beschlossen, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) beizutreten. Hierdurch können alle Fahrgäste im Erweiterungsgebiet vom attraktiven MVV-Gemeinschaftstarif, einheitlichen Fahrgastinformationen, digitalen Vertrieb und abgestimmten Verkehrsangeboten profitieren. Die Beitrittsbeschlüsse der Landkreise wurden Anfang 2025 gefasst und durch die Gesellschafterversammlung des MVV bestätigt. Das Verbundgebiet des MVV erstreckt sich nunmehr auf insgesamt 18 Landkreise und kreisfreie Städte. Die Verbundraumerweiterung wird durch das Förderprogramm zur Schaffung flächendeckender Verbundstrukturen durch den Freistaat Bayern finanziell gefördert.

Um die europarechtskonforme Finanzierung der Mindereinnahmen und der verbundbeitrittsbedingten notwendigen Investitionen sicherzustellen, die durch die Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif und den Verbundbeitritt entstehen, erlässt der Landkreis Mühldorf a. Inn für sein Zuständigkeitsgebiet und im Rahmen seiner sachlichen Zuständigkeit diese allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung als Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen.

Die operative Abwicklung, die Berechnung des Ausgleichsbetrages und die Durchführung des Finanztransfers gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV GmbH).

§ 1 Rechtsgrundlagen

Als rechtliche Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen erlässt der Landkreis Mühldorf a. Inn in seiner Funktion als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV gemäß Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG und gemäß Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG als zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 in seinem sachlichen und räumlichen Zuständigkeitsbereich gemäß § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG i.V.m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine allgemeine Vorschrift über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif für alle Fahrgäste in der Form einer Allgemeinverfügung.

§ 2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

(1) Der MVV-Gemeinschaftstarif wird in seiner jeweils geltenden Fassung im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG auf dem Gebiet des Landkreises Mühldorf a. Inn als Höchsttarif für alle Fahrgäste i.S.d. Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 lit. e) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) festgesetzt. Die mit der Tarifanwendung und Anerkennung einhergehende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst im Einzelnen:

a) Beförderung von Personen zum MVV-Gemeinschaftstarif

b) Vertrieb und Anerkennung des Tarifsortiments im MVV (**Anlage 1**) sowie Durchführung von Maßnahmen im Bereich Verbundmarketing / Fahrgastinformation (Tarifzonenplan, Fahrpläne, Preisblatt, Informationen zum Schwarzfahren an Haltestellen und im Fahrzeug) und Verbundwerbung (Vorhaltung und Bestückung einer Plakatfläche für Verbundwerbung im Fahrzeug) nach Vorgaben des MVV

c) Beschaffung und Betrieb der erforderlichen Vertriebsanlagen/-infrastruktur (**Anlage 2**) gemäß MVV-Vorgaben

(2) Der sachliche und geografische Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift ist das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Mühldorf a. Inn in Bezug auf Verkehrsleistungen im allgemeinen ÖPNV. Das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Mühldorf a. Inn umfasst sein geografisches Gebiet – einschließlich der aus dem Verbundgebiet ausbrechenden Verkehre, auf denen der MVV-Tarif Anwendung findet – unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Übertragung von Zuständigkeiten mit benachbarten zuständigen Behörden.

§ 3 Gegenstand, Art und Umfang der Ausgleichsleistung

(1) Für die spezifischen finanziellen Nachteile, die den Verkehrsunternehmen aus der Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs sowie dem hierfür erforderlichen Verbundbeitritt i.S.d. § 2 Abs. 1 erwachsen, gewährt der Landkreis Mühldorf a. Inn den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen. Diese sind begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs der VO 1370/2007. Als negative und positive Auswirkungen der Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs werden folgende Ausgleichspositionen berücksichtigt:

1. Ausgleich für tarifliche Mindereinnahmen sowie Fahrgeldersatzeinnahmen abzüglich Mehrverkehre (Vergleich Mit- und Ohne-Fall) (**Anlage 3**)

2. Investitionskostenzuschüsse des Landkreises in Form von Zuwendungen im Sinne von § 44 BayHO für verbundbeitrittsbedingt notwendige Investitionen in Vertriebsanlagen/-infrastruktur nach Maßgabe von Förderprogrammen des Freistaates Bayern für Fördergegenstände nach **Anlage 2**

3. Anrechnung von verbundbeitrittsbedingt verminderter Vertriebs-/ Marketingaufwendungen des Verkehrsunternehmens

(2) Zur Finanzierung des Ausgleichs nach Abs. 1 stellt der Landkreis einen jährlichen Höchstbetrag zur Verfügung, dessen Gesamthöhe sich aus der **Anlage 3** ergibt und in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln und etwaig gewährten Landesmitteln steht. Der Landkreis Mühldorf a. Inn geht davon aus, dass der Höchstbetrag ausreicht, um den Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich für die spezifischen Nachteile aus der Einhaltung der Tarifpflicht zu gewähren und die finanzielle Nachhaltigkeit der Erbringung der Verkehrsleistung im Sinne von Art. 2a Abs. 2 b) VO 1370/2007 zu sichern. Sollte sich während der Geltungszeit dieser Satzung zeigen, dass der Höchstbetrag hierfür nicht ausreicht, wird der Landkreis Mühldorf a. Inn geeignete Maßnahmen (bspw. Anpassung der Allgemeinverfügung oder des Höchstbetrags) prüfen, wie er der vorgenannten Zielsetzung gerecht werden kann.

(3) Die objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, die operative Abwicklung der Ausreichung der Ausgleichsleistungen, die Führung von Nachweisen durch die Verkehrsunternehmen und die Rückforderung von Ausgleichleistungen unter Einbindung der MVV GmbH richten sich nach der **Anlage 3**.

§ 4 Zuwendungsempfänger und Bewilligungsvoraussetzungen

(1) Den Verkehrsunternehmen im Linienverkehr im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden Ausgleichsleistungen gewährt, wenn sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

1. Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs sowie Durchführung von Maßnahmen im Bereich Verbundmarketing/Fahrgastinformation (Tarifzonenplan, Fahrpläne, Preisblatt, Informationen zum Schwarzfahren an Haltestellen und im Fahrzeug) und Verbundwerbung (Vorhaltung und Bestückung einer Plakatfläche für Verbundwerbung im Fahrzeug) nach Vorgaben des MVV,
2. Einhaltung der Vorgaben des jeweils geltenden Nahverkehrsplans des Landkreises Mühldorf a. Inn nach Maßgabe der erteilten Liniengenehmigung,
3. Beitritt zum MVV-Kooperationsvertrag und Teilnahme an der MVV-Einnahmenaufteilung nach den Regelungen des MVV-Kooperationsvertrages und seinen Anlagen und
4. die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach § 2 Abs. 1 ist nicht bereits durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag i.S.v. Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 abgedeckt und die Mindereinnahmen werden nicht von der jeweiligen zuständigen Behörde aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausgeglichen.

(2) Im Falle der Übertragung der personenbeförderungsrechtlichen Betriebsführung nach § 2 Absatz 2 Nr. 3 PBefG ist nur der Betriebsführer anspruchsberechtigt. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen ist jeder Mitinhaber in Höhe seines Anteils an den Einnahmen auf der jeweiligen Linie anspruchsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung auf ein anderes Verkehrsunternehmen übertragen wurde.

§ 5 Ausgleichsverfahren

(1) Das Ausgleichsverfahren erfolgt im Rahmen von unterjährigen Abschlagszahlungen im Abrechnungsjahr (Kalenderjahr) und einer Spitzabrechnung im auf das Abrechnungsjahr folgenden Jahr nach Maßgabe von **Anlage 3**, sobald die notwendigen Daten vorliegen. Die Abschlagszahlungen und die Spitzabrechnung erfolgen durch die MVV GmbH im Rahmen der jeweiligen Monats- bzw. Jahresabrechnungen.

(2) Die beitrittsbedingt verminderten Vertriebsaufwendungen der Verkehrsunternehmen werden im Rahmen der Spitzabrechnung berücksichtigt. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die in einem Abrechnungsjahr beitrittsbedingt ersparten Vertriebsaufwendungen bis zum 31.01. des auf das Abrechnungsjahr folgenden Kalenderjahres an die MVV GmbH zu melden.

(3) Im Rahmen der Abschlagszahlungen ggf. überzahlte Beträge sind nach der Spitzabrechnung von den Verkehrsunternehmen innerhalb der in der Mitteilung über die Spitzabrechnung festgelegten Zahlungsfrist zurückzugewähren.

§ 6 Überkompensationsverbot / Verfahren zur Überkompensationsprüfung

(1) Der Ausgleich darf zu keiner Überkompensation des Verkehrsunternehmens bei der Erfüllung der gegenständlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens bezogen auf die Einhaltung der Tarifpflicht gemäß § 2 Abs. 1 führen. Für die Ermittlung, ob eine Überkompensation eingetreten ist oder nicht, ist der Anhang der VO 1370/2007 zu beachten.

(2) Zum Nachweis der Nicht-Überkompensation haben die Verkehrsunternehmen bis zum 30.06. des auf das Abrechnungsjahr folgenden Jahres eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Erfüllung der Tarifpflicht im MVV-Gemeinschaftstarif der MVV GmbH vorzulegen. Die Richtigkeit der Aufstellung muss durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt sein. Verkehrsunternehmen, die auf Basis mehrerer Verkehrsverträge im MVV tätig sind, können den Nachweis auch verkehrsvertragsspezifisch erbringen.

(3) Für die Ergebnisrechnung sind folgende Grundsätze zu beachten:

1. Die Ergebnisrechnung besteht aus einer unternehmensindividuellen Ausweisung des finanziellen Nettoeffekts, der aus der vorliegenden allgemeinen Vorschrift resultiert.

2. Zum finanziellen Nettoeffekt zählen gemäß Anhang zur VO (EG) 1370/2007 alle Auswirkungen auf Kosten und Einnahmen. Die Auswirkungen auf die Einnahmen bestehen mindestens in der Gegenüberstellung der Differenz der Netto-Einnahmen von „Mit-Fall“ und „Ohne-Fall“ im Sinne von **Anlage 3**. Den Unternehmen steht frei, weitergehende Auswirkungen auf die Einnahmen nachzuweisen. Zu den Auswirkungen auf die Kosten gehören nachweisbare und nachgewiesene rein tarifinduzierte Kosten, die objektiv erforderlich sind und nicht von der jeweiligen zuständigen Behörde aufgrund eines öffentlichen

Dienstleistungsauftrags veranlasst und ausgeglichen werden. Die Beträge sind netto (ohne Umsatzsteuer) auszuweisen.

3. Investitionskostenzuschüsse des Landkreises im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 2 sind in voller Höhe anschaffungskostenmindernd in Bezug auf die jeweiligen Wirtschaftsgüter/Anlagen anzusetzen. Die Abschreibungsdauer der bezuschussten Wirtschaftsgüter/Anlagen richtet sich nach den jeweils gültigen AfA-Tabellen des Bundesfinanzministeriums.

4. Gegenüberzustellen sind die nach dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen.

5. Die beitrittsbedingt verminderten Vertriebsaufwendungen sind gesondert auszuweisen.

Die MVV GmbH kann konkretisierende Vorgaben für die Erstellung der Ergebnisrechnung machen und erläuternde Hinweise gegenüber den Verkehrsunternehmen geben.

(4) Im Falle einer Überschreitung des nach Maßgabe von Absatz 1 höchstzulässigen Ausgleichsbetrags hat das betroffene Verkehrsunternehmen den Betrag der Überschreitung zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Verzinsung ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen. Gleiches gilt, wenn die Ergebnisrechnung im Sinne von Absatz 2 nicht fristgerecht vorgelegt wird. Die Höhe der Verzinsung richtet sich nach der jeweils aktuellen Mitteilung der EU-Kommission über die aktuellen bei Beihilfe-Rückforderungen angewandten Zinssätze.

§ 7 Anreiz

Das Verfahren zur Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift gibt den Verkehrsunternehmen einen Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität i.S.d. Ziff. 7 Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die qualitativen Vorgaben für die Verkehrsunternehmen ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan, öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sowie ggf. erlassenen Vorabbekanntmachungen des Landkreises Mühldorf a. Inn. Da die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift beschränkt sind auf den Ausgleich der spezifischen finanziellen Nachteile, die den Verkehrsunternehmen aus der Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs sowie dem hierfür erforderlichen Verbundbeitritt i.S.d. § 2 Abs. 1 erwachsen, tragen die Verkehrsunternehmen weiterhin das Marktrisiko. Daraus resultiert ein Anreiz, die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Unternehmens stetig zu steigern.

§ 8 Zweck des Ausgleichs

Die Ausgleichsleistungen werden im Interesse und zur Förderung des ÖPNV geleistet und stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen. Förderziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Die Ausgleichsleistungen unterliegen als echte nicht steuerbare Zuschüsse nicht

der Umsatzsteuer. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) geleistet. Sind von den Verkehrsunternehmen Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z. B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), erhöht sich der Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen nicht. Dies gilt ebenso für durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Absatz 4 Abgabenordnung. Der Landkreis Mühldorf a. Inn wird eine nachteilige Änderung der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ausgleichsleistungen zum Anlass nehmen, die Angemessenheit der Pflichten der Verkehrsunternehmen zu überprüfen.

§ 9 Berichtspflichten

Der Landkreis Mühldorf a. Inn ist über die auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser Satzung stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

§ 10 Fortschreibung

Der Landrat des Landkreises Mühldorf a. Inn ist ermächtigt, diese allgemeine Vorschrift einschließlich ihrer Anlagen im Hinblick auf Verfahrensregelungen (nur Fristen und Termine) und Nachweisführung (nur konkretisierende Vorgaben und Hinweise zur Aufstellung zum Nachweis der Nichtüberkompensation) nach § 5 und § 6 abzuändern und fortzuentwickeln. Änderungen werden den Verkehrsunternehmen unverzüglich mitgeteilt.

§ 11 Inkrafttreten

(1) Diese allgemeine Vorschrift wird im Amtsblatt des Landkreises Mühldorf a. Inn veröffentlicht und tritt am 01.01.2026 in Kraft (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 i. V. m. Art. 44 Abs. 1 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz).

(2) Sie tritt am 31.12.2030 außer Kraft. Sie kann verlängert, geändert oder aufgehoben werden. Der Landkreis Mühldorf a. Inn wird – ggf. gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern im MVV – bis zum 30.12.2030 über eine Nachfolgeregelung befinden bzw. die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um auch nach dem 31.12.2030 eine nachhaltige Erbringung der Verkehrsleistung durch die Verkehrsunternehmen unter Geltung des MVV-Gemeinschaftstarifs sicherzustellen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese allgemeine Vorschrift kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem örtlich zuständigen Bayerischen Verwaltungsgericht erhoben werden.

Örtlich zuständig ist das Bayerische Verwaltungsgericht, in dessen Bezirk der Kläger seinen Sitz oder Wohnsitz hat:

- Regierungsbezirk Oberbayern: Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30,
- Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz: Verwaltungsgericht Regensburg in 93047 Regensburg, Haidplatz 1,
- Regierungsbezirk Oberfranken: Verwaltungsgericht Bayreuth in 95444 Bayreuth, Friedrichstraße 16,
- Regierungsbezirk Unterfranken: Verwaltungsgericht Würzburg in 97082 Würzburg, Burkarderstraße 26,
- Regierungsbezirk Mittelfranken: Verwaltungsgericht Ansbach in 91522 Ansbach, Promenade 24-28,
- Regierungsbezirk Schwaben: Verwaltungsgericht Augsburg in 86152 Augsburg, Kornhausgasse 4.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Für Kläger ohne Sitz oder Wohnsitz im Freistaat Bayern ist das Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30, örtlich zuständig.

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Ab 1. Januar 2022 muss der in § 55d VwGO (Verwaltungsgerichtsordnung) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Mühldorf a. Inn, 15.12.2025

Max Heimerl, Landrat

Anlagenübersicht

Anlage 1: Vorgaben zu Vertrieb und Anerkennung des Tarifsortiments im MVV (abzurufen unter: https://www.mvv-muenchen.de/tarif)

Anlage 2: Verbundbeitrittsbedingte Investitionen in Vertriebsanlagen/-infrastruktur – Fördergegenstände

Anlage 3: Vorgaben für die Ausgleichsberechnung und das Ausgleichsverfahren

Anlage 2 AV VRE - Verbundbeitrittsbedingte Investitionen in Vertriebsanlagen/-infrastruktur - Fördergegenstände
Fortschreibung der Eckpunkte zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern

Hier: Verbundintegrationsbedingte Investitionen

Stand 12. Juni 2023

Fördertatbestand	Beschreibung	aÖPNV / SPNV	Priorität (1-3)	Grundlage Förderung	Förderquote	Nebenbestimmungen
					[%]	
Vertriebseinrichtungen						
Bordrechner / Fahrscheindrucker in Bussen	In Bussen müssen Verbundtickets ausgegeben werden können. Bordrechner sind auch notwendig für Fahrgastinformation und Anbindung an DEFAS					
- Umrüstung / Softwareupdate	Softwareupdate für den Vertrieb des Verbundtarifs auf vorhandene moderne Fahrscheindrucker	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt RBL ist anzuwenden
- Neuanschaffung	Neuanschaffung von Bordrechnern/Fahrscheindruckern, wenn kein Gerät vorhanden ist oder kein Update bei veralteten Geräten möglich ist.	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Berücksichtigung eines pauschalen zuwendungsfähigen Kostenbetrags nach BayGVFG von 3.000,00 EUR pro Bordrechner. Hierfür erfolgt eine BayGVFG-Förderung in Höhe von 75%, das heißt 2.250,00 EUR pro Bordrechner. Eine (weitere) Kürzung des Kostenbetrags für nach BayGVFG nicht förderfähige Komponenten erfolgt nicht. Nach Berücksichtigung etwaiger FAG-Mittel (durch die Regierungen zu prüfen/veranlassen) wird dann aus VInt-Mitteln ein jeweils individueller Zuwendungsteilbetrag bis zum maximalen Fördersatz von 90% aufgestockt.	BayGVFG 75% (2.250,00 EUR psch.) + BayFAG 5% (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	Merkblatt RBL ist anzuwenden
- Unterhalt Bordrechner/Busdrucker	Laufende Unterhaltskosten für neue oder umgerüstete Bordrechner/Fahrscheindrucker in Bussen	aÖPNV	Teil der üblichen laufenden Kosten (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrscheinautomaten	Die Fahrscheinautomaten müssen durchweg den Verbundtarif verkaufen können. Das kann i.d.R. via Softwareupdates und Umrüstung bestehender Automaten umgesetzt werden					
- Neuanschaffung	Automaten an Bahnhaltepunkten, die bisher nicht über Fahrkartenautomaten verfügen	SPNV	Nicht notwendig, da bislang offensichtlich auch kein Bedarf (3)	Nicht förderfähig	-	
- Ersatzbeschaffung	Ersatzbeschaffung von Automaten, wo eine Umrüstung nicht möglich ist	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Umrüstung best. Automaten	Umrüstung bestehender Automaten, insb. Nachrüstung eines 2. Druckermoduls im Fahrkartenautomaten zum Drucken von Streifenkarten. Aufgrund des Formats der Streifenkarte kann diese nicht mit dem normalen Fahrkartendrucker erzeugt werden	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Unterhalt umgerüsteter Automaten / Ersatzbeschaffungen	Unterhaltskosten für neue Fahrscheinautomaten bis zum Ende der Vertragslaufzeit des jeweiligen Verkehrsdurchführungsvertrags bzw. erhöhter Unterhaltsaufwand für umgerüstete Fahrscheinautomaten, z.B. weil ein 2. Fahrscheindrucker eingebaut und gewartet werden muss	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
Entwerter	Entwerter zur Entwertung von Fahrkarten, die nicht entwertet ausgegeben werden, z.B. Streifenkarten					
- Neuanschaffung Entwerter an SPNV-Haltestellen	Anschaffung und Installation von Entwertern an SPNV-Haltestellen inkl. ggf. nötiger 50-Hz-Planung	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Umrüstung best. Entwerter an SPNV-Haltestellen	Umrüstung bzw.Instandsetzung ggf. historisch vorhandener Entwerter	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Unterhalt der Entwerter im SPNV	Wartung und Unterhalt der neuen bzw. zusätzlichen Entwerter (über die Restvertragslaufzeit bzw. Konzessionslaufzeit)	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Neuanschaffung Entwerter an Bushaltestellen	Anschaffung von Entwertern an Bushaltestellen	aÖPNV	Entwertung von Fahrscheinen in den Bussen ausreichend (3)	Nicht förderfähig	-	

- Neuanschaffung Entwerter in Bussen	Anschaffung von Entwertern in Bussen. Alternativ Handstempel (nicht komplementär)	aÖPNV	Entwertung von Fahrscheinen in Bussen kann auch mittels Handstempel erfolgen (2)	Verbundintegrationsförderung	50%	
- Handstempel in Bussen	Als Alternative zur Anschaffung von Entwertern in Bussen werden Handstempel zur Entwertung der Fahrscheine durch den Fahrer angeschafft (nicht komplementär).	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Unterhalt der Entwerter in aÖPNV	Wartung und Unterhalt der neuen bzw. zusätzlichen Entwerter (über die Restvertragslaufzeit bzw. Konzessionslaufzeit)	aÖPNV	Entwertung von Fahrscheinen in Bussen kann auch mittels Handstempel erfolgen (2)	Nicht förderfähig	-	
Softwareanpassung der Vertriebssysteme	Anpassung Vertriebssoftwaresysteme					
- Anpassung Vertriebssoftware konventioneller Vertrieb	Anpassung Vertriebssoftwaresysteme der Verkehrsunternehmen für den konventionellen Vertrieb (Fahrerverkauf, Automaten)	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Softwareanpassung für personenbedienten Vertrieb an Verkaufsstellen im SPNV	Anpassung von Vertriebssoftware bei personenbedienten Verkaufsstellen an Haltestellen	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Softwareanpassung Tarifprodukte-Hintergrundsysteme	Anpassungen im PV-Hintergrundsystem (Tarifdatenbank, Tarifmodul, Kontrolllogik). Anpassung der Hintergrundsysteme für Tarifprodukte (Produktverantwortlichen (PV) Hintergrundsystem) auf die erweiterte Zonenstruktur und Update des Tarifmoduls nach PKM, die für die Abbildung von Verkehrstarifen sowie für die Kontrolle und Ausgabe von elektronischen Tickets notwendig sind. Die Arbeiten kann beispielsweise die Verbundgesellschaft für alle Verbundverkehrsunternehmen durchführen.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt E-Ticketing
Kontrollinfrastruktur						
- Softwareanpassung Kontrollgeräte für Gästekarten bei den Bestands-VU	Anpassung der Software der Kontrollgeräte der Verbund-Verkehrsunternehmen, um Gästekarten-Chips auszulesen	aÖPNV	Notwendig für die Umsetzung der Gästekarte, aber nicht zwingend notwendig für den Verbundstart. Gästekarten sind touristische Angebote, die nicht gefördert werden (3)	Nicht förderfähig	-	
- Softwareanpassung Kontrollgeräte zur Püfung elektronischer Tickets	Anpassung der Software der Kontrollgeräte der Verkehrsunternehmen, um elektronische Tickets, Chipkarten und bspw. beim VGN auch den HOT auszulesen	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung (Bei MVV- und VGN-Erweiterung nur Differenz zu einer ggf. bereits geleisteten Pauschale beim D-Ticket)	90%	Merkblatt E-Ticketing (wird an dieser Stelle noch ergänzt mit Vorgaben im Zusammenhang mit dem D-Ticket zu Kontrollgeräten)
- Anschaffung Kontrollgeräte zur Püfung elektronischer Tickets	Kontrollgeräte, um elektronische Tickets, Chipkarten und bspw. beim VGN auch den HOT auszulesen	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung (Bei MVV- und VGN-Erweiterung nur Differenz zu einer ggf. bereits geleisteten Pauschale beim D-Ticket)	90%	Merkblatt E-Ticketing (wird an dieser Stelle noch ergänzt mit Vorgaben im Zusammenhang mit dem D-Ticket zu Kontrollgeräten)
- Laufende Softwarekosten Kontrollgeräte	Laufende Kosten für Kontrollsoftware (z.B. Lizenzgebühren)	aÖPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
E-Ticketing						
- Anschaffung und erstmalige Einrichtung eines E-Ticketing-Systems (Web, App)	Erstmalige Einführung eines E-Ticketing-Systms (App/WebShop) bei Verbunderweiterungen oder -neugründungen. Ausgenommen hiervon sind E-Ticketing-Systeme nach dem In-Out-Prinzip sowie E-Tarif-Systeme	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber zeitgemäß und wichtig für Akzeptanz des Verbunds (2)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt E-Ticketing
- Einmalige Anpassung des E-Ticketing-Systems bei Verbunderweiterung (App, Web)	Einmalige Anpassung des E-Ticketing-Systems bei Verbunderweiterung (App/WebShop). Ausgenommen hiervon sind E-Ticketing-Systeme nach dem In-Out-Prinzip sowie E-Tarif-Systeme.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt E-Ticketing
- Laufender Unterhalt des E-Ticketing-Systems (App, Web)	Laufende Unterhaltskosten (z.B. Softwarepflege) eines E-Ticketing-Systms (App/WebShop)	aÖPNV / SPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
- Einrichtung neuer In-Out-Systeme	Einrichtung neuer In-Out-Systeme (z.B. Check-In-Check-Out) bei Verbundneugründungen. Ausgenommen außerdem sind E-Ticketing-Systeme App/WebShop sowie E-Tarif-Systeme.	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	Merkblatt E-Ticketing

- Anschluss an bestehende In-Out-Systeme bei Verbunderweiterungen	Ausweitung bestehender In-Out-Systeme (z.B. Check-In-Check-Out) bestehender Verbünde bei Verbunderweiterungen, ausgenommen Ausgleich zusätzlicher Mindereinnahmen, beschränkt auf Investitionen, z.B. Softwareanpassung.	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber zeitgemäß und wichtig für Akzeptanz des Verbunds (2)	Verbundintegrationsförderung	60%	Merkblatt E-Ticketing
- Laufender Unterhalt eines In-Out-Systems	Laufende Unterhaltskosten (z.B. Softwarepflege) eines In-Out-Systems (z.B. Check-In-Check-Out).	aÖPNV / SPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
- Einmalige Anpassung des E-Tarif-Systems bei Verbunderweiterung (parallel zu einem konventionellen Verbundtarif)	Einmalige Anpassung des E-Tarif-Systems bei Verbunderweiterung (parallel zu einem konventionellen Verbundtarif). Beispiel: In einer Stadt im Verbunderweiterungsgebiet gibt es ein E-Tarif-System, das beim Verbundbeitritt in das E-Tarif-System des Verbunds überführt werden muss, wofür Investitionskosten anfallen.	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber wichtig für Akzeptanz des Verbunds (2)	Verbundintegrationsförderung	60%	Merkblatt E-Ticketing
- Laufender Unterhalt des E-Tarif-Systems	Laufende Unterhaltskosten (z.B. Softwarepflege) eines E-Tarif-Systems	aÖPNV / SPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrgastinformation						
RBL-Systeme						
- Erstmalige Anbindung eines VU an zentrales Hintergrundsystem bzw. Anbindung eines vorhandenen RBL-Systems an das Verbundsystem.	Bei bereits vorhandenem RBL-Hintergrundsystem eines VU bzw. durch Zusammenarbeit der VU im Erweiterungsgebiet muss eine Anbindung an das zentrale System des Verbunds erfolgen, z.B. durch Softwareupdates. Wenn Busse bislang noch nicht an ein Hintergrundsystem angebunden waren, muss die Einbindung in ein Verbundsystem bzw. DEFAS erfolgen.	aÖPNV	Zwingend notwendig, um Echtzeitdaten für Fahrgastinfo in DEFAS zur Verfügung zu stellen (1).	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR) // Verbundintegrationsförderung	BayGFVG 75% + BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	Merkblatt RBL ist anzuwenden
Softwareanpassungen						
- Anpassung an bestehende Softwarelösungen zur Fahrgastinformation	Anpassung an bestehende Softwarelösungen zur Fahrgastinformation allgemein	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
--Erweiterung GIS-Umgriff	GIS wird a) für die Georeferenzierung der einzelnen Linien und b) für die Kartendarstellung in der Fahrgastinfo auf das hinzukommende Gebiet der Neulandkreise erweitert (bisher werden hier nur Bestandslandkreise mit etwas weitergefasstem Umgriff abgebildet). Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Anpassung Kachelserver	Die Skripte für die Kachelgenerierung (für die Hintergrundkarten in Web- und App-Oberfläche) werden auf die neuen Gebiete erweitert . Ebenso die Anzeigeeinstellungen der Karte in Web- und App-Oberfläche (Zentrum, Default-Zoomstufe etc.). Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Tarifmatrix (Neuentwicklung)	Tarifmatrixkomponente z. B. zum Bestücken von Verkaufsautomaten aufgrund der Mehrstelligkeit, die Neuentwicklung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation und zum Vertrieb (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Anschluss an DEFAS-EMS/ICS	Anpassung Zugriffe Teilnetze. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation und zur Bereitstellung von Daten in DEFAS (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- DIVA4 Lizenzen für neue Mitarbeiter	Lizenzen der Fa. Mentz für die Fahrplanungs- und Publikationssoftware DIVA. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern für zuk. Planungen (3)	Nicht förderfähig	.	
-- Hard- und Softwarekosten für Ersterfassung der Hst- und Fahrplandaten	Hardware zur mobilen Erfassung der Hst- und Fahrplandaten, z.B. Tablet, Hardware fur zusätzliches Erfassungs-Personal, Softwareanpassungen für mobile Erfassung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern für zuk. Planungen (3)	Nicht förderfähig	.	
-- Implementierung der Assetmangementsoftware und der Daten	Zur dauerhaften Pflege der initial erfassten Daten der Barrierefreiheit --> Migration der Daten. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern für zuk. Planungen (3)	Nicht förderfähig	-	
-- Oberflächenanpassungen für alle elektronischen Auskunftsmedien	Anpassungen der Landkreislisten / Zuordnungen der Linien: Zeige-in-Karte-Menü, Website Liste Fahrplanänderung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Verbund-SprachSkill für barrierfreie Auskunft ergänzen	Einarbeitung neuer Anforderungen in der Sprachausgabe. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur (barrierefreien) Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	

-- Einbindung von neuen Bedarfsverkehren in die el. Fahrgastinformation/ Schnittstellen und Oberflächenanpassung	Externe Bedarfsverkehre müssen per Schnittstelle in die bestehenden Web- und App-Oberflächen integriert werden. Hier kommen ggf. weitere Layout- und Anpassungsarbeiten auf die Entwicklung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation und zur Bereitstellung von Daten in DEFAS (2)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Hardware für Teststellungen und Erfassung (Testserver)	Anschaffung von Hardware für Teststellungen und Erfassung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Notwendig zur Fahrgastinformation (2)	Verbundintegrationsförderung	90%	
Haltestelleneinrichtungen						
Fahrplanaushang	Aushang von Fahrplaninformation und Tarifinformation je Haltestelle.	aÖPNV/SPNV				
- Vitrinen im SPNV	Anschaffung zusätzlicher Informations-Vitrinen für Tarif- und Fahrplaninformation, wenn im Bestand keine (ausreichenden) Vitrinen vorhanden sind.	SPNV	Nicht notwendig, da bislang auch kein Bedarf, außerdem andere Informationswege (3)	Nicht förderfähig	-	
- Austausch der Fahrplanaushangkästen an Bushaltestellen	Passende Aushangfahrplankästen für Aushangfahrpläne im Verbund-Layout zur Verbesserung der Fahrgastinformation (z.B. durch größere Aushangfläche)	aÖPNV	Notwendig für Verbundstart (2)	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR) // Verbundintegrationsförderung	BayGFVG 75% + BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	
Haltestellenmasten	Haltestellenmasten im einheitlichen Verbunddesign an Bushaltestellen	aÖPNV				
- Austausch der bestehenden Haltestellenmasten aus Günden eines einheitlichen (Verbund-)Haltestellendesign	Austausch bestehender Haltestellenmasten gegen Haltestellenmasten im einheitlichen Verbunddesign an Bushaltestellen, allein aus Gründen der optischen Einheitlichkeit	aÖPNV	Nicht zwingend für Verbundstart notwendig, der Verbundfahrplan kann auch an bestehenden Haltestellenmasten ausgehängt werden. Umstellung auf einheitliche Masten im Sinne der Fahrgäste sinnvoll für niedrige Zugangshürden. Kann durch die Aufgabenträger grds. Schritt für Schritt bei Neuvergaben umgesetzt werden (2)	Verbundintegrationsförderung	50%	
- Austausch der bestehenden Haltestellenmasten wg. Verbesserungen für Fahrgäste	Austausch bestehender Haltestellenmasten gegen Haltestellenmasten im einheitlichen Verbunddesign zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, z.B. durch bessere Fahrgastinformationsaushänge	aÖPNV	Nicht zwingend für Verbundstart notwendig, der Verbundfahrplan kann auch an bestehenden Haltestellenmasten ausgehängt werden. Umstellung auf einheitliche Masten im Sinne der Fahrgäste sinnvoll für niedrige Zugangshürden. Kann durch die Aufgabenträger grds. Schritt für Schritt bei Neuvergaben umgesetzt werden (2)	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR)	BayGVFG 75% + BayFAG 5% (wenn Anwendbarkeit gegeben)	
- Verbundlogo als Aufkleber	Verbundlogo als Aufkleber auf bestehenden Haltestellenmasten (oder ggf. auch auf Fahrscheinautomaten).	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
DFI (dyn. Fahrgastinformationssysteme)		aÖPNV				

- Neuanschaffung von dyn. Fahrgastinformationssystemen	Neuanschaffung (anlässlich der Verbundintegration) von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für den Verbundstart, aber Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (2)	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR) // Verbundintegrationsförderung	BayGFVG 75% + BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	
- Umrüstung von dyn. Fahrgastinformationssystemen	- Umrüstung von dyn. Fahrgastinformationssystemen anlässlich der Verbundintegration	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Ausstattung Fahrzeuge						
Aushänge in den Fahrzeugen		aÖPNV				
Installation eines Fahrplan- und Tarifaushangs in bestehenden Fahrzeugen	Erstmalige Installation (kein Ersatz) von Fahrplanaushängen und Informationen zum Tarif, z.B. via DIN A3-Klapprahmen.	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber sinnvoll für Fahrgastinformation (2)	Verbundintegrationsförderung	50%	
Installation von Werbetafeln in bestehenden Fahrzeugen	Anbringen Werbetafeln für den Verbund, z.B. via DIN A2-Klapprahmen	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern kontinuierliche Umsetzung mit Neuauschreibungen (3)	Nicht förderfähig	-	
Elektronische Haltestellenansage in bestehenden Fahrzeugen	Nachrüstung einer elektronischen Einrichtung in Bussen zur autom. Ansage der nächsten Haltestelle	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Haltewunschtaster in bestehenden Fahrzeugen	Installtion von Haltewunschtastern in bestehenden Fahrzeugen.	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrzielanzeige		aÖPNV				
- Umrüstung Zielanzeigen auf vierstellige Liniennummern in bestehenden Fahrzeugen	Umrüstung der Zielanzeigen von bestehenden Fahrzeugen anlässlich der Verbundintegration. Beispiel: Derzeit können im VGN-Erweiterungsgebiet noch nicht alle Zielanzeigen auf den Bussen vierstellige Liniennummern abbilden. Das wird aufgrund der Verbundlogik notwendig	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Installation von LED-Anzeigen in bestehenden Fahrzeugen	Installation einer Anzeige von Liniennummer und Ziel als LED-Panel an der Front von Bussen	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
- Installation von Informationsbildschirmen in bestehenden Fahrzeugen	Installation von Informationsbildschirmen in Bussen. Beispiel: Linieninformationen vom Bordrechner werden im Fahrzeug auf Bildschirmen angezeigt	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrzeugdesign						
-Verbundkennzeichnung (Aufkleber) an bestehenden Fahrzeugen	Kennzeichnung des Busses als Verbundverkehrsmittel (Front, rechte Seite und Heck gem. BO-Kraft), z.B. via Aufkleber, z.B. 4 Aufkleber je Fahrzeug	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Anpassung des Fahrzeugdesigns bestehender Fahrzeuge	Nachträgliche Umsetzung eines einheitlichen Fahrzeugdesigns im Rahmen des Verbunddesigns. Komplette Umgestaltung des Fahrzeugs anlässlich der Verbundintegration.	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern kontinuierliche Umsetzung mit Neuauschreibungen (3)	Nicht förderfähig	-	

Sonstiges						
Radroutenplaner						
- Anpassungsarbeiten Radroutenplaner	Anpassung des Radroutenplaners anlässlich des erweiterten Verbundgebiets	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig (3)	Nicht förderfähig	-	
Tarifschulung						
- Tarifschulungshefte	Druck von Tarifschulungsheften des Verbunds für die VU	aÖPNV	Kann ohne Printlösung umgesetzt werden (3)	Nicht förderfähig	-	
- Schulung von Personal	Schulung des Personals, z.B. von Verkehrsunternehmen für die neuen Verbundtarife	aÖPNV	Personalkosten, nicht förderfähig (3)	Nicht förderfähig	-	

Anlage 3

I. Höchstbetrag

Der Landkreis Mühldorf a. Inn stellt als jährlichen Ausgleich einen Höchstbetrag von EUR 330.000,- zur Verfügung, der für die Folgejahre nach den folgenden Regeln fortgeschrieben wird:

II. Grundsätze der Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste ab 2027

(1) Die MVV GmbH ermittelt Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste im Rahmen des Verbundbeitritts stufenweise in folgenden Schritten:

(a) Berechnung der Nachher-Einnahmen (brutto) nach dem aktuell gültigen DTV- und MVV-Tarif 2027 (Mit-Fall).

(b) Wandlung von MVV-Tickets in Fahrscheine des jeweiligen Haustarifs bzw. des DTV-Tarifs oder des VLMÜ-Tarifs.

(c) Berechnung der Vorher-Einnahmen (brutto) nach den aktuell gültigen Haus-, DTV- und MVV-Tarifen 2027 bzw. dem VLMÜ-Tarif des Jahres 2025, der mit der Tarifentwicklung des Deutschlandtarifs auf das Jahr 2027 fortgeschrieben wird (Ohne-Fall).

(d) Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (brutto) aus dem Delta der Vorher- und Nachher-Einnahmen auf der Erhebungslinie.

Die Ermittlung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste erfolgt auf Basis der Einnahmen des Verkehrsunternehmens inklusive Ausgleichsleistungen auf Basis der allgemeinen Vorschriften zum 365-Euro-Ticket MVV und dem Deutschlandticket.

(2) Bei der unter (1) beschriebenen Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste bleibt eine mögliche Veränderung der Fahrgastnachfrage in den Berechnungen unberücksichtigt, es ändern sich jedoch die Ticketstruktur und damit die Einnahmen. Eventuelle Fahrgastzuwächse durch die Verbundraumerweiterung gehen grundsätzlich, vorbehaltlich von Absatz 3, nicht in die Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste ein.

(3) Die positiven finanziellen Effekte aufgrund von zu erwartenden Mehrverkehren durch die Verbundraumerweiterung werden pauschal in Höhe von 0,76 % bezogen auf die Gesamteinnahmen im Busverkehr des Landkreises Mühldorf am Inn (abzüglich der gemäß der

allgemeinen Vorschrift zum 365 €-Ticket gemeldeten Einnahmen für die Schulwegkostenträger) in Abzug gebracht.

(4) Für die Berechnung des Einnahmenanspruchs der einzelnen Erhebungslinien wird das Verfahren zur Ermittlung der realen Ertragskraft verwendet. Das Grundprinzip dieses Verfahrens ist die Aufteilung des Fahrpreises oder der spezifischen Einnahmensätze je Fahrausweisart entsprechend dem Anteil der auf der Erhebungslinie zurückgelegten Strecke im Verhältnis zur Gesamtstrecke. Benutzt ein Fahrgast für seine gesamte Wegstrecke mehrere Fahrausweise, so wird für die Erhebungslinie nur für jene Fahrausweise der Erlösanteil ermittelt, die ganz oder teilweise auf der Erhebungslinie genutzt werden.

(5) Die so berechnete Ausgleichsleistung wird als Pauschalbetrag je Verkehrsunternehmen zum Zwecke der Bemessung der Abschlagszahlungen vorab für das nachfolgende Abrechnungsjahr festgelegt.

(6) Datengrundlage dieser Berechnung wird die im Dezember 2026 beginnende und im Dezember 2027 endende Initialerhebung sein.

(7) Die ermittelte Ausgleichshöhe wird je Aufgabenträger jährlich, frühestens ab dem Abrechnungsjahr 2027, gemäß dem Delta der Tarifentwicklung DTV zum MVV-Tarif mit folgender Formel fortgeschrieben:

$$HDTV_n = (DTV_{n-1(ohne)}(1+\alpha_n) + MVV_{n-1(ohne)}(1+\beta_n)) - (DTV_{n-1(mit)}(1+\alpha_n) + MVV_{n-1(mit)}(1+\beta_n))$$

mit:

$HDTV_n$: $Ausgleichshöhe\ im\ Jahr\ n\ aufgrund\ der\ Harmonisierungs-/Durchtarifierungsverluste$
α_n: $Preisentwicklung\ DTV\ von\ Jahr\ n-1\ auf\ das\ Jahr\ n$
β_n: $Preisentwicklung\ MVV\ on\ Jahr\ n-1\ auf\ das\ Jahr\ n$
$DTV_{n-1(ohne)}$: $Einnahmen\ im\ DTV\ im\ Jahr\ n-1\ im\ Ohne-Fall\ (Szenario\ ohne\ Verbundbeitritt)$
$DTV_{n-1(mit)}$: $Einnahmen\ im\ DTV\ im\ Jahr\ n-1\ im\ Mit-Fall\ (Szenario\ mit\ Verbundbeitritt)$
$MVV_{n-1(ohne)}$: $Einnahmen\ im\ MVV\ im\ Jahr\ n-1\ im\ Ohne-Fall\ (Szenario\ ohne\ Verbundbeitritt)$
$MVV_{n-1(mit)}$: $Einnahmen\ im\ MVV\ im\ Jahr\ n-1\ im\ Mit-Fall\ (Szenario\ mit\ Verbundbeitritt)$

III. Abschlagszahlungen

(1) Die Verkehrsunternehmen erhalten unterjährig für das jeweilige Abrechnungsjahr Abschlagszahlungen nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Höhe der Abschlagszahlungen für das Abrechnungsjahr 2026 wird auf Basis von Vertriebsdaten von der MVV GmbH prognostiziert und in den von den Verkehrsunternehmen zu unterzeichnenden Kooperationsverträgen unternehmensindividuell festgelegt. Für die Abrechnungsjahre 2027 und 2028 werden diese Abschlagszahlungen nach Maßgabe Ziffer

II, Nr. 7 fortgeschrieben.

(3) Sobald die nach Maßgabe von Ziffer II neu berechnete Höhe der Abschlagszahlungen vorliegt, werden für das laufende Abrechnungsjahr 2028 die Abschlagszahlungen entsprechend angepasst.

(4) Die MVV GmbH wird in den Monatsabrechnungen jeweils 1/12 des Ausgleichsbetrages an die Verkehrsunternehmen als Abschlag ausweisen. Die Auszahlung der Abschläge erfolgt in vier Quartalszahlungen in den Monaten Januar, April, Juli und Oktober für das jeweilige Quartal.

IV. Spitzabrechnung

(1) Für das Abrechnungsjahr 2026 erfolgt keine Spitzabrechnung. Die Beträge der Abschlagszahlungen im Jahr 2026 ergeben in Summe die Ausgleichszahlungen für 2026.

(2) Die Spitzabrechnung der Ausgleichszahlungen für 2027 und 2028 erfolgt auf Basis der Initialerhebung, die im Dezember 2026 starten und im Dezember 2027 enden wird. Die Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste werden dabei nach Maßgabe Ziffer II neu berechnet. Die Spitzabrechnung wird bezogen auf die Abschlagszahlungen durchgeführt. Ist der Abschlagsbetrag höher als die Spitzabrechnung, kann die Differenz mit der Abrechnung im Folgejahr verrechnet werden. Liegt die Spitzabrechnung über der Abschlagszahlung, erhält das Verkehrsunternehmen die noch fehlende Differenz zum Ausgleich der Mindereinnahmen.

Die Ermittlung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste erfolgt auf Basis der Einnahmen des Verkehrsunternehmen inklusive Ausgleichsleistungen auf Basis der allgemeinen Vorschriften zum 365-Euro-Ticket MVV und dem Deutschlandticket.

(3) Die Spitzabrechnung erfolgt jeweils zum 31.12. eines laufenden Kalenderjahres für das vorangegangene Kalenderjahr.

(4) Abweichend davon erfolgt die Spitzabrechnung für das Abrechnungsjahr 2027 erstmals bis spätestens zum 31.07.2028.

(5) Im Rahmen der Spitzabrechnung werden die beitrittsbedingt verminderten Vertriebsaufwendungen in Abzug gebracht.